58
805

FRITZ SCHUMACHER

ZUM WIEDERAUFBAU HAMBURGS

REDE IM HAMBURGER RATHAUS
AM 10. OKTOBER 1945

FRITZ SCHUMACHER

ZUM WIEDERAUFBAU HAMBURGS

FRITZ SCHUMACHER

ZUM WIEDERAUFBAU HAMBURGS

Rede im Hamburger Rathaus
am 10. Oktober 1945

Johann Trautmann Verlag
Hamburg

Gustav Petermann Druckerei, Hamburg
Dezember 1945

58
805

Ich möchte Ihnen danken, meine sehr geehrten Herren, daß Sie hier einem Manne das Wort geben, obgleich er nicht mitten im Getriebe der schweren *praktischen* Arbeit steht, die Hamburg gegenwärtig für seinen Wiederaufbau in Angriff genommen hat, einem Manne, der leider auch künftig nicht mehr stark genug ist, um anders als beratend mitzuarbeiten.

Ich will im folgenden den Versuch machen, einen Überblick zu geben über die baulichen Forderungen der Not des Tages, dabei aber zugleich den inneren Zusammenhang suchen mit den Wünschen für die Zukunft.

Was ich zu geben vermag, ist nur ein kleiner Ausschnitt aus der ungeheuren Aufgabe, vor der unsere wunde Stadt steht, es ist nur der *Umriß des soziologischen Typus*, den wir beim Wiederaufbau anstreben können. Einige der wichtigsten und schwierigsten *unsichtbaren* Vorarbeiten alles *sichtbaren* technischen Geschehens werden kaum gestreift, aber sie sind darum nicht etwa vergessen.

Das apokalyptische Geschehen, das über uns dahingebraust ist, hat den Blick in doppelter Weise geschärft: einmal für die unersetzlichen Werte und einmal für die bedenklichen Schwächen einer heutigen Großstadt wie Hamburg. - Es gibt viele Groß-

stadtmenschen, die heute erst die Schönheit ihrer Stadt begriffen haben. Nicht als ob ihnen die widerwärtigen Gebiete, die keiner großen Stadt im Lauf der letzten hundert Jahre erspart geblieben sind, plötzlich schön erschienen wären, sondern sie merkten, daß diese oft gelästerte Stadt trotz allen Fehlleistungen eine Seele hatte, - daß sie Hüterin einer eigentümlichen Kultur war, die sich nicht auf ihre historischen Sehenswürdigkeiten beschränkte, sondern aus vielerlei Kraftströmen hervorging, die in der Art ihres Lebens und Treibens zum Vorschein kamen. Nach dieser undefinierbaren Seele sehnte man sich so, daß man in rührender Anhänglichkeit lieber in Trümmer zurückkehrte, als sie aufzugeben. Wer Deutschlands große Städte kannte, ärgerte sich gewiß über Vieles, was sie zeigten, und doch wußte er: es war eine Galerie von »Charakterköpfen der Kultur«, die ihm aus ihnen entgegenblickte, mannigfaltig und interessant, wie weniges in der Welt. Wenn wir jetzt vor den Trümmern einer dieser Städte stehen, mit der Aufgabe, sie wieder aufzubauen, gilt es, etwas von diesem unbestimmbaren Charakter ihres zerstörten Wesens einzufangen und sich doch nicht durch Zufälligkeiten ihrer historischen Reste bei unvermeidlichen Eingriffen beirren zu lassen. Das klingt in seiner Gegensätzlichkeit wie eine Phrase, aber wir städtebaulich arbeitenden Architekten wissen, daß wir nur unsere Ziele erreichen können, wenn wir die Fähigkeit in uns wachhalten, in Gegensätzen zu denken und zu fühlen, ähnlich wie der Chirurg mit menschenfreundlichem Herzen die scheinbar grausamsten Handlungen vollzieht.

Von diesem historischen Fluidum läßt sich nicht viel reden, und doch möchte ich es hier allem anderen voranstellen, weil es in Gefahr steht, sich schnell zu verflüchtigen. Schon die nächste Generation wird nur aus Büchern wissen, wie Hamburgs Türme und seine alten Stadtbilder ausgesehen haben. Das ist ein Glück, weil es nichts nützt, um Unwiederbringliches zu trauern, aber es ist ein Unglück, wenn *das geistige Wesen*, das im Unwiederbringlichen lag, nicht unvermerkt im Herzen der Schaffenden verwahrt ist.

Weil sich, wie gesagt, diese Forderung einer weiteren Klarlegung durch *Worte* entzieht, soll hier nur von der Forderung die Rede sein, die aus den *Schwächen* der großen Stadt entspringt, also einer *neuen* Haltung, die versucht, das Gut der Wünsche und Erfahrungen als Ernte einzubringen, die wir beim großen Experiment des 19. Jahrhunderts, das wir »Großstadt« nennen, gesammelt haben. -

Wir sind uns klar darüber, daß bei der Arbeit, die vor uns liegt, schon durch Baustoffmangel verhältnismäßig wenig äußerlich Wirkungsvolles geschehen kann, und doch wird neben dem Sichtbaren eine heiße Arbeit geleistet werden, von deren Entstehen und deren Ergebnis man nach außen hin zunächst kaum etwas in Erscheinung treten lassen kann. Ich meine die Aufstellung eines Gesamtplanes der angestrebten Entwicklung: einen Generalbebauungsplan.

Vielleicht wird es manchem scheinen, daß solch weitgreifender Plan für die zunächst zu erwartenden geringfügigen Arbeiten

nicht so wichtig ist, und daß erst, wenn nach einer Periode des Flickens und Wiederherstellens sichtbare *Neugestaltung* einsetzt, dieser Plan in Funktion zu treten brauchte. Das würde für die *Instandsetzung* leichterer Schäden zutreffen, aber für die vielen kostspieligen *Wiederherstellungen* ein Irrtum sein. Bei der Natur dieser Arbeit handelt es sich auch bei unscheinbaren Ergebnissen darum, daß es am unrechten Platz Zukunftsabsichten, die der Zufall der Zerstörung uns jetzt erleichtert hat, verbarrikadiert: Anlagen des Verkehrs, Durchbrüche, Erweiterungen. Diese Gefahr besteht vielleicht in besonderem Maße bei der Arbeit der Wiederherstellung beschädigter Gebäude. Es genügt da nicht, alle Bauten zusammenzustellen, bei denen das *technisch* noch möglich und vorteilhaft ist, man muß zugleich sichtend entscheiden, ob sie aus Gründen des Verkehrs oder anderer Flächennutzung, oder aber aus Gründen ihres hygienisch oder sozial nicht mehr erwünschten Organismus (Hinterflügelbauweise), oder auch weil das erzielte Ergebnis nicht zu schlecht, sondern zu üppig sein würde, als Glieder der neuen Stadt vertretbar sind. Wo man auf eine Entscheidung nicht warten kann, wird man Zweifelhaftes im Notfall vermeiden, und Gegenden bevorzugen, die schon in ihren sozialen Wohntypen und ihrer städtebaulichen Gestaltung dem erstrebten Ziel möglichst nahekamen.

Aus dieser Notwendigkeit ergibt sich zugleich eine weitere. Um sich nicht zu zersplittern, wird es nötig sein, Gebiete auszusondern, in denen man jeweils die ganze Arbeitskraft konzentrieren

kann, denn nur wenn in einer Stadt Stück für Stück *zusammenhängende* Arbeit geleistet wird, können die Wunden erkennbar heilen. Wenn man bald hier bald da auszubessern beginnt, wird man Wasser in ein Sieb schütten.

Dies Zusammenhalten ist aber in einer verwundeten Stadt nicht nur aus Gründen der Wirkung nötig, sondern auch aus zahlreichen Gründen der Ersparnis, die dadurch auf vielen Gebieten ihrer Versorgung möglich wird.

Diese Konzentrierung ist, - um das gleich zu sagen, - noch wichtiger, wenn es sich später um *Neubau*bezirke handelt, denn in den Ausbesserungszonen werden individuelle Verhältnisse Ausnahmen unvermeidlich machen. In Gebieten der Neugestaltung aber muß die heutige Großstadt, deren übler Eindruck weitgehend durch nicht zu Ende geführte bauliche Entwicklungen bestimmt wird, ein warnendes Beispiel sein. Die öffentliche Hand muß anordnen können, daß bestimmte Bezirke *erst zu Ende gebaut werden müssen, ehe ein neuer Bezirk in Angriff genommen wird.* Solche »Baubereiche« festlegen zu können, ist ein alter Wunsch der Städtebauer, denn nur eine Lenkung der Tempostufen des Entstehenden kann einen gewissen Ersatz bieten für das *natürliche* Wachstum der Städte in früheren Zeiten, bei denen wir verfolgen können, wie sich neue Glieder oder auch Ringe als in sich geschlossene Stücke neuen Lebens an das alte Leben anschließen. Man kann es als eine der ersten Lehren bezeichnen, die wir für das unvermeidlich *künstliche* Wachstum aus dem Wachstum der organischen Natur zu ziehen vermögen,

daß die Wachstumskraft sich muß *vollenden* können. Nichts ist in unseren großen Städten verhängnisvoller geworden, als die fragmentarischen Bilder ihrer Entwicklung, in denen Lücken und ungedeckte Brandmauern oftmals durch Jahrzehnte die charaktergebende Rolle spielen. Die damit angedeutete Gefahr wächst in Zeiten der Not ins Ungeheuerliche.

Um einheitliche Wirkungen zu erzielen, bedarf es neben den »Baubereichen« aber noch einer weiteren Vollmacht: der Gestaltende muß den *Typus* des Bauwerks, insbesondere nach Material und Bauweise, bestimmen können, das an bestimmter Stelle entstehen soll. Nur so kann er Einheitlichkeit in weitere Strecken bringen, aber auch gewollte Gegensätze und Betonungen entstehen lassen, wo er ihrer bedarf. Serienbau wird beim Ersatz des Zerstörten schon aus wirtschaftlichen Gründen eine bedeutsame Rolle spielen. Der einzelne muß lernen, daß das Bild der Stadt, das ihm mitgehört, nur durch sein Mittun zur Harmonie gebracht werden kann.

Aber wir sind mit diesen Bemerkungen bereits in Probleme gestoßen, die vorläufig noch in der Ferne liegen. Vorläufig handelt es sich, aus Witterungsgründen und Materialknappheit, gemäß den Anweisungen der Militärregierung, um Instandsetzungsarbeiten. - Auf die Frage der Behelfsheimbauten werden wir später zu sprechen kommen.

Ich habe bisher nur von Wohnbauten gesprochen, aber das hierfür Bemerkte gilt natürlich auch von der Instandsetzung oder der Wiederherstellung von Büroraum. Auch hier wird die Auf-

stellung der bautechnischen Dringlichkeit und Hand in Hand damit unter Führung der Interessenten die Aufstellung der wirtschaftlichen Dringlichkeit zu der Arbeit gehören, mit der man beginnen muß. Es liegt dabei nahe, auf die Mönckebergstraße zu blicken. Bei diesen gewaltigen Aufgaben, bei denen der Gesichtspunkt der Wohnungsnot natürlich auch hier allem anderen voransteht, tritt neben die vielerlei *technischen* Fragen die Frage der *Finanzierung* als großes entscheidendes Problem. Es gehört auch für den Laien auf diesem Gebiet keine große Phantasie dazu, um sich vorzustellen, wieviele entscheidende Regelungen grundsätzlicher Art, und welche außerordentliche Detailarbeit von Bau zu Bau normalerweise erledigt werden müßten, ehe in größeren halbzerstörten Gebieten mit verschiedenen Besitzern und verschiedenen Hypothekariern die *praktische* technische Arbeit beginnen könnte.

Es sind von mehreren Seiten ausführliche Vorschläge vorgelegt worden, wie man ohne Inanspruchnahme öffentlicher Mittel auf dem Wege der Privatinitiative mit der Nutzbarmachung halbbeschädigter Wohnbauten beginnen könnte. Das klingt verlockend, führt aber zu mancher Zweifelsfrage.

Der Weg des Regiebetriebes durch die Behörde ist deshalb durch die Militärregierung bevorzugt worden, eine Aufgabe ungewöhnlicher Art, da der Regiebetrieb an Objekten einsetzt, die nicht im Besitz der öffentlichen Hand sind und verwickelte Eigentumsklärungen mit sich bringt. Dafür gewinnt man aber, daß die Absichten, die im Interesse des gesamten methodischen

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY

Heilungsverfahrens der Stadt verfolgt werden, leichter und schneller erreicht werden können.

Ich brauche nicht zu sagen, daß, - ganz abgesehen von diesem aktuellen Sonderfall, - die kaum übersehbare Aufgabe der Wiederaufrichtung einer zerstörten Stadt ein finanztechnisches Problem ist, das nur durch eine geniale Zusammenkoppelung aller opferbereiten Kräfte des einzelnen und aller Kräfte und Rechte der öffentlichen Leitung zu lösen ist.

Und ebenso wie hier nicht der »Techniker«, sondern der finanzielle Fachmann die Führung übernimmt, ist es auf einem zweiten, den Grund für alle technische Arbeit legenden Gebiet: dem der gesetzlichen Bestimmungen.

Hier muß der Jurist prüfen, ob für die Vollmachten, die der Techniker gebraucht, um der ungeheueren Aufgabe, die vor ihm steht, in erträglicher Weise Herr zu werden, die bestehenden Gesetze ausreichen, ob polizeiliche Verfügungen, mit denen man vieles machen kann, schon zum Ziele führen, oder ob die Not zwingt, die Vollmachten zu erweitern, - woran ich nicht zweifle. Es wird sich vor allem handeln um die Politik der Bodenpreise im Sinne ihrer Niedrighaltung, - der Enteignung, - der Umlegung, - der Einwirkung auf Grundstücksform und Parzellierung, - der lenkenden Bedingungen bei Bauerlaubnis und der Festlegung von »Baubereichen«. Ein großes, fundamentale Fragen unserer sozialen Kultur berührendes Programm.

So zeigt sich deutlich, daß, wenn sich durch technische Arbeit ein bestimmtes Ziel ergeben hat, erst schwierige Probleme orga-

nisatorischer, finanzieller und juristischer Art geklärt werden müssen, ehe die technische Arbeit zur Durchführung gebracht werden kann. Diese *unsichtbare* Vorarbeit ist ein arbeitsreiches Kapitel, von dem die Öffentlichkeit nichts zu sehen bekommt, und das sie deshalb leicht vergißt. Neben der Frage des Baumaterials ist sie entscheidend für das Schicksal aller baulichen Absichten.

Nach diesen Ergebnissen können wir den Blick wieder auf den Generalbebauungsplan richten.
Hier ist ein wesentlicher Unterschied mit normalen derartigen Arbeiten vorauszubemerken. Hamburgs Bodenverhältnisse sind von Natur äußerst schwierig; ihr Einfluß hat von jeher bei jeder Planung eine große Rolle gespielt. Der Krieg hat durch seine Bodenverletzungen und nicht weniger durch alle Maßnahmen, die mit der Schuttbeseitigung zusammenhängen, diese Bodenfragen noch erheblich kompliziert. Aufschüttungen und Ausfüllungen von Trichtern zerreißen die Kontinuität der natürlichen Schichtungsverhältnisse, was bei Fundamentierungen die wichtigsten Folgen haben kann. Sie müssen deshalb, je nach den Bodenverhältnissen, gemäß den wissenschaftlichen Gesichtspunkten der »Bodenmechanik« durchgeführt werden. Außerdem müssen alle Maßnahmen, z. B. Trichterauffüllungen, kartographisch genau festgelegt werden, da man bei späteren Bauabsichten die Bodenverhältnisse auch durch Bohrproben nicht mehr feststellen kann, denn man weiß ja nicht, wie weit sich das

durch sie gefundene Resultat erstreckt. Viele andere Lebensfragen, wie Grundwasserverhältnisse und Fundamentierungsmethoden, stehen damit in Zusammenhang; kurz, was jetzt bei der Schuttbeseitigung geschieht, wird für die künftige Ausführung von Planungen von erheblicher Bedeutung sein. Es ist nötig, diese Gesichtspunkte unter Verwertung neuester Ergebnisse dieser jungen Spezialwissenschaft zu verfolgen. Nicht nur Hamburgs Bauten, sondern auch Hamburgs Baugrund ist schwer verwundet, und er ist ein schwierigeres Kapitel als in den meisten anderen Städten.

Nun aber die Frage, was auf diesem Baugrund geschehen soll. Lassen Sie mich im Augenblick dieses grenzenlose Thema deutlich einschränken. Nachdem wir bisher von einigen Fragen der *Wiederherstellung* (von Wohnraum, von Arbeitsraum, von Baugrund) gesprochen haben, lassen Sie uns jetzt von Dingen sprechen, die zu irgendeiner noch unbestimmbaren Zeit als *Neugestaltungs*arbeiten hervortreten, und deshalb für den Gesamtbebauungsplan besonders wichtig sind. Ich habe bei dem Thema der Wiederherstellung alle die Fragen, die die Phantasie des großen Publikums vielleicht beschäftigen, wenn es an das verheißende Wort: »Wiederaufbau der Stadt« denkt, bewußt ausgeschaltet: die Frage aller Bauten für den Staatsbedarf, die Frage der Kirchen oder des Kulturbedürfnisses, wie Saalbau, Bibliothek, Museen, die Fragen der großen Wirtschaftsanlagen, die ohne fachmännische Orientierung nicht behandelbar sind.

Sogar die Fragen des *Verkehrs*, obgleich sie bei einem immer

mehr auf engsten Raum zusammengedrängten Volke steigende Bedeutung haben. Man kann sie nur an der Hand von Plänen entsprechend behandeln, aber ich will wenigstens einige Kapitelüberschriften nicht unerwähnt lassen.

Im *Hafen* dürfte, neben den eigentlichen Hafenanlagen, für Hamburg als *Wohnstadt* die noch ungelöste Frage der Einmündung des projektierten »Hansakanals«, der später einmal die Ruhrkohle auf dem Wasserwege nach unserer Stadt bringen soll, besondere Zukunftsbedeutung haben, denn mit ihr hängt die ganze noch ungenutzte Rolle der Süderelbe eng zusammen. In der *Stadt* bleiben die bekannten Nöte des Hauptbahnhofs und des Altonaer Bahnhofs sowie der Umgehungsbahn zu lösen. Und ebenso wie mit diesen Fragen des Schienenstrangs hängen entscheidende Probleme zusammen mit der Vollendung des Netzes der Autobahnen und der großen Durchgangsstraßen, durch die die beiden Städte Hamburg und Altona, die ja erst seit kaum einem Jahrzehnt verwaltungsmäßig zusammengefügt sind, wirklich zu einem einheitlichen Leib zusammenwachsen können. Endlich zwingen zahlreiche Punkte, an denen das alte Straßennetz lang ersehnte Korrekturen gefährlich gewordener Stellen nötig macht, zur Überprüfung der Lage, die dafür durch die jetzigen Zerstörungen geschaffen ist.

Das alles muß, auch wenn es in absehbarer Zeit nicht angefaßt werden kann, doch im Geist und auf dem Papier geklärt werden, damit man künftigen Zeiten nicht Möglichkeiten raubt, die vielleicht einmal in entscheidender Weise lebenswichtig werden.

Heute aber will ich das alles beiseite lassen und mich nur halten an die Fragen der blanken und baren Not. Ich will nur sprechen von der *Wohnungsfrage*, - der Wohnungsfrage »als Problem der breiten Masse« würde ich vor dem ersten Weltkrieg gesagt haben, - diese Spezialcharakterisierung ist heute überflüssig: wir alle gehören zur breiten Masse.

Es handelt sich dabei um den *soziologischen Typus*, dem die Stadt in denjenigen Gebieten, die einstmals neu entstehen, entgegensteuert. Sie muß ihren Bebauungsplan auf weite Sicht darauf einstellen.

Auf dem Gebiet des Wohnwesens hat Hamburg an den Sünden der Jahre bis zum ersten Weltkrieg schwer zu leiden gehabt. Das hohe Mietshaus mit seinen Hinterflügeln und licht- und luftlosen »Vierspännern« brauche ich nicht zu schildern. Wenn das Wort »Großstadt« mit düsteren Vorstellungen behaftet ist, so liegt das in erster Linie an *diesen* Sünden. Nach dem Weltkriege trat eine Reform dieses furchtbaren Typs ein, die man durch Jahrzehnte für unmöglich hielt; das dürfte unbedingt dazu führen, daß vorwiegend die Mietshausgegenden, die *nach dem Weltkriege* entstanden sind, für Wiederherstellung in Betracht kommen. - Aber diese Reform konnte, - vor allem infolge hochgetriebener Bodenpreise und der Unmöglichkeit, die Rechte gesetzkräftiger veralteter Bebauungspläne völlig aus dem Wege zu räumen. - nicht bis zum letzten wünschbaren Ziele durchgeführt werden: die Wohnungen wurden zwar hinsichtlich Luft und Licht einwandfrei, aber ihr Wesen als mehr

oder minder *hohe Mietshäuser* mußte mit wenigen Ausnahmen bleiben. In Zukunft muß die Reform einen Schritt weitergehen: wo *neu* in größeren Zusammenhängen gebaut wird, muß das Einzelhaus in Form des ein- oder zweigeschossigen Reihenhauses mit bescheidenem Garten nicht die Ausnahme, sondern die Regel werden. Bremen ist ein international bewundertes Beispiel dafür, daß das für weite Bezirke einer Großstadt möglich ist, Steenkamp in Altona, gewisse neuere Bezirke in Kleinborstel, auch Langenhorn-Nord sind im Hamburger Gebiet Proben für die Wirkung dessen, was gemeint ist. Der Krieg hat in weiten Gebieten veraltete Bindungen gelöst; wir können darauf rechnen, daß Gesichtspunkte der Bodenpreisreform, die sich durchzusetzen beginnen, den Bodenpreis in angemessenen Grenzen halten. Sollte man dazu kommen, aus sozialen und volksbiologischen Gründen eine Höchstzahl für die Wohndichtigkeit festzulegen, fallen die Bewertungsunterschiede nach Bauklassen weitgehend fort. Es sind die *Vorbedingungen* gegeben, um vom hohen Mietshaus zum *Flachbau* überzugehen. Diesen einzigen Vorteil, den die Zerstörung unserer Städte mit sich gebracht hat, sollte man nicht ungenützt lassen; es ist die alleinige Möglichkeit, um nicht nur - oft fragwürdig genug - wiederherzustellen, sondern um zu *bessern*. Daß Übergänge nötig sind, und daß auch innerhalb der Flachbaugebiete einige Punkte, wenn der *durchgebildete* Bebauungsplan entsteht, zu höheren Entwicklungen führen werden, sage ich nur nebenbei. Solche Ausnahmen sind dann nicht *Rechte*, die der Bodenbesitzer bean-

spruchen kann, sondern *Vergünstigungen*, die die Forderung von Gegenleistungen rechtfertigen; damit kommt erst der richtige Gesichtspunkt in die ganze Frage künftiger Bodennutzung herein.

Flachbau statt Hochbau! Wenn man dieses Ziel hinstellt, ist wahrscheinlich der erste Gedanke: »wie ist das möglich? Wenn es möglich wäre, würde es doch längst geschehen sein.« Dieser Einwand ist leicht zu entkräften.
Die Behandlung von Grund und Boden als Spekulationsobjekt hat den Preis baureif werdenden Geländes so emporgetrieben, daß es nur noch durch äußerste Ausnutzung rentabel werden konnte, unverständige Bebauungspläne und Bauordnungen haben die verhängnisvolle Form dieser Ausnutzung möglich gemacht. Solange Bodenspekulation, veraltete Bebauungspläne und veraltete Bauordnungen nicht überwunden waren, war der Weg zu jener natürlichen Hausform allerdings unmöglich.
Aber diese Gründe sieht der naive Beurteiler oft nicht in erster Linie, ihm pflegt es als selbstverständlich zu gelten, daß man Wohnungen um so vorteilhafter herzustellen vermag, je höher man bauen kann, und *deshalb* scheint ihm diese Wohnform des hohen Mietshauses unvermeidlich. Es wäre in der Tat unsinnig, das Kleinhaus statt dessen als Ziel aufzustellen, wenn sein Bau wirtschaftlich so gesteigerte Anforderungen stellte, daß diese Wohnform nur den Leistungsfähigeren zugute käme, denn dann wäre die *bautechnische* keine *soziale* Reform, und man re-

formierte über die Schicht derer hinweg, denen man helfen wollte und helfen muß. -

Wesentlich ist, daß dies nicht zu sein braucht. Es ist durch gewissenhafte Berechnungen festgestellt, daß die Minderkosten, die bei hoher Geschoßzahl durch die größere Verteilung des gemeinsamen Dach- und Kelleraufwandes sich ergeben, vom zweiten Obergeschoß an aufgewogen werden durch die Mehrkosten, welche die Fundamente und Mauerverstärkungen erfordern. Es läßt sich ferner nachweisen, daß die Herstellung einer Wohnung von bestimmter Größe durch das sparsam entwickelte Einfamilienhaus mit ausgebautem Dach zum selben Preis ermöglicht wird wie durch das dreigeschossige Mietshaus ohne Dachausbau.

Das sind wichtige Ermittlungen, denn sie zeigen, daß im *Bau* selbst kein wirtschaftlicher Grund zu liegen braucht, um die Wohnquartiere von Menschen mit knappen Mitteln über die mäßige Höhe von zwei, höchstens drei Geschossen emporzutürmen, vor allem aber, daß man das kleine Einfamilienhaus mit ausgebautem Dach, besonders wenn es als Reihenhaus auftritt, nicht aus *bauwirtschaftlichen* Gründen zu meiden braucht*. Ich habe das schon 1916 in meinem Buch »Die Kleinwohnung« ausführlich dargelegt.

Nun handelt es sich aber natürlich nicht allein um die Kosten des *Bauwerks*. Auch wenn in ihnen kein Anreiz zur Stockwerkshäufung oder zur Vernachlässigung des sparsam gebauten Ein-

* Vgl. Schumacher »Die Kleinwohnung«. 2. Aufl. 1916. Verlag Quelle & Meyer, Leipzig.

familienhauses liegt, so bleibt doch die Tatsache, daß beim flachen Bau zur Erzielung der gleichen Wohnfläche mehr Grund und Boden verwandt wird als beim hohen, und es liegt nahe, ohne weiteres zu schließen, daß hieraus untragbare Mehrkosten entstehen.

Um diese Frage richtig zu beurteilen, ist es nötig, sich klarzumachen, daß der Mehrverbrauch von *Baufläche* nicht mit dem Mehrverbrauch von *Siedlungsfläche* gleichbedeutend ist. Die Siedlungsfläche besteht aus Baufläche plus Hoffläche plus Straßenfläche. Die Größe von Hoffläche und Straßenfläche ist aber nach bestimmten Gesetzen der Wohnhygiene abhängig von der *Höhe* des Bauwerks: je niedriger ich baue, um so kleiner können diese beiden Bestandteile werden. Und damit öffnen sich neue Gedankengänge, um das kleine Einzelhaus im Reihenbau wirtschaftlich wettbewerbsfähig zu machen mit der gleich großen Mietswohnung im Stockwerksbau. Diese Gedanken rechnen als erstes mit der *Kunst städtebaulicher Anordnung*. Ein Niedrighalten des Bodenpreises und volle Freiheit in städtebaulicher Hinsicht ist dabei Voraussetzung, denn in der *Parzellierung des Bodens* entdeckte man endlich die Macht, die den Charakter der Bebauung eines Stückes Land schicksalhaft festlegt. Eine neue Taktik der Straßengestaltung muß streng durchgeführt werden, - eine Scheidung von Verkehrsstraßen und Wohnstraßen, - eine Nutzbarmachung vernachlässigter Gruppierungsformen, wie der »Wohnhof« sie beispielsweise darstellt, - eine sinnvolle Anwendung verschiedenartiger Aufteilungssysteme, wie Zeilen-

bau, Streifenbau, mäanderartiger Bau, neben durchlüftbaren Blöcken und offener Bauweise. Eine Einwirkung des Gestaltenden auf die Parzellierung des Bodens muß deshalb gesichert sein.

Alle solche städtebaulichen Maßnahmen müssen aber Hand in Hand gehen mit einer Rationalisierung der *Methoden des Bauens*. Sie muß gleichzeitig die Grundrißgestaltung erfassen und die Art der technischen Ausführungen. Typisierung und Normung spielen dabei eine wesentliche Rolle, aber auch die Ökonomie in der Zusammenfassung der technischen Anlagen, *die schon beim Straßenbau beginnen muß*.

Alle die angedeuteten Maßnahmen hängen eng unter sich zusammen, und man kann das Ziel »Flachbau statt Hochbau« nicht ernstlich verfolgen, ohne sie alle in Bewegung zu setzen.

Unter Zusammenfassung aller solcher Mittel gelang es beispielsweise in Köln durch eine große Umlegung, den gesetzeskräftigen fast grünlosen Plan für die Bebauung des *»Inneren Rayongebietes«* im letzten Augenblick zu ersetzen durch einen Plan, in dem den mehr als tausend privaten Besitzern des Bodens 25 % für öffentliche Grünanlagen kostenlos abgenommen werden konnten, weil man ihnen in peinlichem juristischen Verfahren, bei dem der Städtebauer der Angeklagte war, zu beweisen vermochte, daß sie in den ihnen verbleibenden kleineren Stücken den gleichen Bauwert behielten. (Die Bauweise sah zum weitaus überwiegenden Teil ein und zwei Obergeschosse vor.)*

* Vgl. Schumacher »Köln, Entwicklungsfragen einer Großstadt«. 1923. Verlag Callwey.

Diesen kostenlosen Gewinn eines 7½ Kilometer langen und 1 Kilometer breiten Grünstreifens hätte ich natürlich auch statt ihn als öffentliche Anlage auszubilden, den Wohnhäusern als Gartenland zuteilen können. Es soll an diesem Beispiel nur gezeigt werden, daß man durch rationelle städtebauliche Aufteilung, ohne den Wohnwert eines Gebietes zu beeinträchtigen, Boden gewinnen kann zur Reform des Wohntypus. - Das ist ein wertvolles Ergebnis, wenn man als Ideal vor sich sieht, die künftige Kleinwohnung nicht nur im Flachbau zu errichten, sondern ihr auch einen eigenen bescheidenen Gartenfleck zu geben. Und dieser eigene Garten ist ein untrennbar, sozial und biologisch gleich wichtiger Teil des idealen Ziels, von dem wir sprechen.

Daß solche Freigiebigkeit an Grund und Boden nur zum Teil durch städtebauliche Mittel ausgeglichen werden kann, darf man nicht verheimlichen wollen, das führt zu Gedankengängen, auf die wir später zurückkommen werden. Man wird dies Ideal nicht überall durchführen können; das nimmt ihm nichts von seiner Bedeutung. Es handelt sich darum, es als das Ziel zu erkennen und alles so vorzubereiten, daß man ihm, soweit technische Überlegungen dabei in Betracht kommen, die Wege nach Möglichkeit ebnet. Zu ihnen gehören auch finanztechnisch-organisatorische Mittel großen Stils, bei denen die *Erbmiete* - glaube ich - eine wichtigere Rolle spielen wird als bisher. Daß alle diese Ziele nur durch die Organisierung größerer Zusammenschlüsse

erreicht werden können, brauche ich wohl kaum zu erwähnen. Dies schlichte und architektonisch bescheidene Bild einer künftigen Großstadt entspringt nicht etwa einer Resignation. Es entspricht dem, was wir alten Städtebauer nach dem ersten Weltkrieg mit nur teilweiser Möglichkeit des Gelingens anstrebten, und es entspricht dem, was die junge Generation in ihren Arbeitskreisen als soziologischen Typus der gewollten neuen Großstadt anstrebte.

Wenn man sich das Wesen der Zelle klargemacht hat, die man sich als Grundelement des neu entstehenden Stadtkörpers wünscht, öffnet sich eine zweite Frage: kann man sich für die *Struktur* dieses Körpers Ziele vorstellen, die allgemeinen Charakter haben?

Man hat seit der Renaissancezeit immer neu versucht, die Wünsche, die man für das Wachstumsgesetz einer Stadt hegt, in die Form schematischer programmatischer Figuren zu bringen, und für die Großstadt unserer Zeit gab es zeichnerische Aufbauschemata, die ziemlich allgemein anerkannt waren. Auch in diese Figuren sind die Bomben des Krieges gefallen.

Bei den meisten wiederaufzubauenden Städten wird wohl noch ein zentraler Ansatzpunkt Gültigkeit haben, weil er, wie in Hamburg, mit unverwischbaren geographischen Gegebenheiten zusammenhängt, auch die Grundzüge eines Verkehrssystems werden bestehen bleiben, aber je weiter die Entwicklung nach außen greift, um so weniger wird man sie durch *zentral* organi-

sierte Figuration charakterisieren können. Das *Aufheben* einer allzu zentralen Entwicklung ist ein Ziel geworden.

Das ist so zu verstehen: das bedrückende Wesen der Großstadt lag nicht nur an der Lieblosigkeit und Unnatürlichkeit ihrer Wohnmaschinen, es lag auch an dem wuchernden Charakter ihres Wachstums, der sich nur selten bannen ließ, da allzu viele unerfaßbare Kräfte und überkommene Rechte, - von überalterten Ansichten ganz zu schweigen, - das Wachstum durchsetzten, so daß es selbst den leidenschaftlichsten Versuchen unmöglich war, Gewalt über dieses Wachstum zu bekommen. Man kann hoffen, diesen Bann künftig brechen zu können und der Art des Wachstums zwei Ziele zu geben. Das eine Ziel ist, dies Wachstum vor sich gehen zu lassen in Form klarer *in sich geschlossener Einheiten*, - das andere ist, diese Einheiten soviel wie möglich in die gegebene Landschaft einzubetten und doch untereinander in eine lebendig durchpulste Verkehrsverbindung zu bringen. Die Entwicklung des Omnibus hat den ersten Schritt dazu erleichtert.

Diese Einheiten müssen die Struktur in sich funktionierender Lebenselemente haben, das heißt, sie müssen mit den Einheiten zusammenstimmen, nach denen auch die Verwaltung aufgebaut ist. Das bedeutet z. B., daß sie sich aufbauen aus Siedlungen von durchweg etwa sechs- bis achttausend Einwohnern, die so mit Gemeinschaftsanlagen ausgestattet sind, daß sich ein gewisses selbständiges Leben in ihnen entwickeln kann, und daß zugleich durch diese Gemeinschaftsbauten ein baulicher und sozialer

Mittelpunkt entsteht. Das dürften der Größe nach Siedlungen sein, die zwischen »Landstadt« und »Kleinstadt« stehen, die aber nicht als solche isoliert gedacht sind, sondern sich zu Verwaltungskreisen zusammenschließen, die dem Typus der »Mittelstadt« entsprechen.

Man könnte sagen, daß sich die Großstadt auflöst in ein Knollengebilde von Mittelstädten, die ihrerseits wieder in kleinstädtische Gemeinden zerfallen, wenn nicht das weitere Ziel bestände, durch die besondere Kunst der städtebaulichen Anordnung, trotz der Gliederung in solche lebendige Zellen mit eigenen Lebenskräften, das Ganze schließlich doch zusammenzuhalten zu einem Gebilde, das seine spezifische Eigenart als großer Kulturbewahrer behält.

Denn alle diese Einzelzellen bleiben bei der Schöpfung, die einem vorschwebt, verbunden mit dem Zentralkern, der alle das beherbergt, was der »Großstadt« ihre kulturbildende Kraft verleiht: den großen Organisationen von Handel, Gewerbe und Industrie, den Schatzkammern der Wissenschaft und Künste, den Baulichkeiten, in denen sich außergewöhnliche Feiern der Musik, der Dichtung und der Äußerungen des Geistes entfalten lassen.

Es wäre völlig falsch, in dem neuen Idealbild für große Menschenanhäufungen nur das Zerschlagen der großen Form und das Zurückführen zu primitiven und deshalb überschaubaren Verhältnissen zu sehen, - es wäre ganz äußerlich, nur in dem engen Aneinanderrücken von Mittelstädten zu einem großen

Klumpen schon ein Ziel zu suchen, nein, in der Verbindung der scheinbar feindlichen Gegensätze von großstädtischem Geist und beschaulichen Lebensverhältnissen des Alltags liegt das Besondere des Problems. Wir wollen nicht die Großstadt ausmerzen, wir wollen sie nur so umgestaltet wissen, daß wir, *auch wenn wir nur ein Stück von ihr betrachten, etwas Lebendiges und Lebensfähiges vor uns sehen, und nicht ein ungestaltetes Etwas, das als Brocken keinen Sinn hat.*

Diese Kunst, das Entgegengesetzte zusammenzudenken, ist das, was wir vom Städtebau verlangen, und was nur er zu leisten vermag. Die Mittel, die er dafür hat, sind vor allem dreierlei; sie sind geistiger Natur:

Als erstes die geschickte geographische Verteilung der den verschiedenen Funktionen des Lebens dienenden Gebiete, wobei neben den Wohngebieten nicht etwa nur die Kerngebiete für die übergeordneten Bedürfnisse von Verwaltung und Kultur in Betracht kommen, sondern die ganze Arbeitsmaschinerie, die der Stadt ihre Eigentümlichkeit gibt. Das verfeinerte Schaltwerk dieser Maschinerie (Büros, Banken, Kontorhäuser) bedarf einer gewissen Konzentration, in dem, was man »City« zu nennen pflegt, und auch bei den einzelnen Stätten, an denen die Arbeit vor sich geht, ist aus praktischen und hygienischen Gründen für vieles eine örtliche Zusammenfassung notwendig. Das ist vor allem der Fall, wenn die Existenz einer Stadt an die natürliche Kraftquelle eines Wasserlaufs gebunden ist.

Jedoch gilt es, neben der notwendigen Konzentrierung zugleich

eine weise Dezentralisierung vorzunehmen, nämlich alle Arbeitsbetriebe, die nicht an einen Standort gebunden sind, aus dieser Häufung herauszunehmen. Soweit sie nicht störender Art sind, sie mit entsprechenden Wohngebieten in bequeme Verknüpfung zu bringen, ist eine wesentliche Forderung. Dafür, daß solche Verbindung ohne Beeinträchtigung der anderen Lebensinteressen möglich ist, sind die leider noch seltenen echten »Gartenstädte« der letzten Jahrzehnte ein Beweis, etwa Hellerau oder Letchworth, in denen Wohnen *und* Arbeiten sich zum wirklichen Stadtbegriff verbinden.

Zu dieser geographischen Verteilung kommt als zweites die zielbewußte Anlage der Verkehrsstränge, die erst allmählich vom Omnibus zur festen Bahn auswachsen werden. Sie sind die Blutadern, durch die sich aus den einzelnen Einheiten ein lebensvoller Gesamtkörper ergibt. Sie sondern ebenso wie sie verbinden - sie bestimmen durch ihre Haltestellen die Punkte, von denen aus das weitere Leben ansetzt, und sie bestimmen die Strecken, die unberührt bleiben sollen.

Das wirksame Mittel aber, durch das diese Gliederungen und Sonderungen in der Natur durchgeführt werden können, ist neben der geographischen Disposition und der Politik des Verkehrszuges als drittes die Grünanlage. Auch sie ist ein Element, das nicht der frei erdachten städtebaulichen Gestaltung unterliegt, sondern mit geographischen Gegebenheiten eng zusammenhängt. Es sind die Gegebenheiten der Natur: die Bewegung des Bodens, die Beschaffenheit des Grundes, die Wasserläufe,

die Entwicklung der Vegetation, die naturwissenschaftliche und landschaftliche Bedeutung bestimmter Bezirke; all das wird richtunggebend sein und die Formen des grünen Rahmens bestimmen, in die sich die Siedlungskreise hineinlegen. Denn man muß hoffen, daß dem künftigen Städtebau die weitgehende Macht gegeben wird, die »Stadtlandschaft« gestalten zu können. Die Gesichtspunkte ihrer Anlage, die von dem gegebenen Stück Natur diktiert werden, sind in mancher Hinsicht die stärksten formenden Kräfte des Gesamtkörpers der Stadt. Ein gewisses *Schema* ihrer Struktur wird zwar auch darin stecken, aber es wird in der Regel nicht als *Form* in Erscheinung treten, sondern nur als geistiges Prinzip. Je weiter die Stadt ausgreift, um so mehr wird man der Natur die führende Rolle zuweisen. Daß alle die bestimmten Zwecken dienenden Grünanlagen, die mit jeder Siedlung verbunden sind, sich diesem Prinzip einordnen, wird die Folge sein.

Ich habe, - und das wird Sie vielleicht verwundert haben, - bei der Behandlung der Wohnfrage nicht mit den *Behelfsbauten* angefangen, die doch neben dem Instandsetzen halbzerstörter Häuser der erste Schritt zur Behebung der Not waren, sondern habe von dem endgültigen Ziel einer noch unbestimmbaren Zeit gesprochen. Dies Ziel ist so gezeichnet, *daß es einen wesentlichen Teil des Themas »Behelfsbauten« in sich birgt*. Das ist so gemeint: die Behelfsbaugruppen, die etwa noch entstehen, müssen so angeordnet werden, daß ihr *Bebauungsplan* bereits alle angedeuteten Forderungen der *endgültigen* Siedlungen erfüllt.

Auch wenn es sich um Bauten der Selbsthilfe handelt, ist das nötig.

Auf den bei diesem Plan entstehenden Grundstücken müssen die Bauten entweder so gestellt werden, daß sie nicht abgerissen zu werden brauchen, wenn man auf den Grundstücken einstmals die endgültige bessere Form errichten will; - oder aber man muß noch einen Schritt weiter gehen: man muß versuchen, einen Behelfsbauentwurf zu schaffen, der sich weiterentwickeln läßt zu einem Bau, der einem als endgültige Wohnform eines wieder seinem normalen Zustand entgegenreifenden Volkes vertretbar erscheint.

Mit einem Wort: die Zukunft, die wir geschildert haben, ist derart, daß es möglich ist, nicht etwa der Gefahr zu verfallen, den glatten Weg dieser Zukunft dadurch zu verlegen, daß man die Behelfsbauten erst entfernen muß. Das wird nämlich in absehbarer Zeit niemals geschehen. Aber auch unter diesen Bedingungen bleibt der Behelfsbau angesichts der Materialknappheit etwas Fragwürdiges.

Das Bild, das uns als Ziel für eine gesunde Entwicklung der Großstadt vorschwebt, ist deutlich genug, und die Maßregeln, die zu ihm führen, sind an sich durchaus durchführbar. Nur eines muß man sich klarmachen: bei gleicher Einwohnerzahl verlangt diese neue Großstadt mehr Raum als die alte, besonders wenn man die Wohndichte beschränkt. Keine Kunst der Einsparung durch städtebauliche Mittel kann den Mehrauf-

wand *ganz* wieder einbringen. Es scheint also, daß man der Stadt erlauben muß, von ihrer Umgebung mehr in Anspruch zu nehmen als bisher, oder aber daß man ihre Einwohnerzahl herabsetzen muß. Wenn man sich vergegenwärtigt, *daß einer Auflockerung der Wohndichte* auf der anderen Seite die Forderung gegenübersteht, die *Nahrungsfläche*, die für die Stadt notwendig ist, möglichst unmittelbar mit ihr zu verbinden, um mit dem geringsten Transportaufwand das natürliche Gleichgewicht zwischen Wohnboden und Nährboden zu erreichen, so steht man vor einem Widerstreit der Ansprüche, der im ersten Augenblick unüberbrückbar zu sein scheint, und über den kein noch so begründeter Idealismus der Zielsetzung stillschweigend hinweggehen kann. Der Zwiespalt zwischen Stadt und Land, den wir so lange gedankenlos geduldet haben, scheint verschärft: statt der kameradschaftlichen Interessengemeinschaft, die doch anzustreben ist, scheint Konkurrenz der Interessen unvermeidlich. Wie steht es damit?

Der Wunsch, die Einwohnerzahl der großen Stadt zu beschränken, wird als Wunsch immer bestehen bleiben, aber es ist ein Mittel, das die Schwierigkeiten nur verschiebt und nicht löst. Man wird sich nicht mit ihm beruhigen können; gelöst kann die Schwierigkeit nur werden, wenn es gelingt, in der Umgebung der Städte das Stück Boden, das ihren Nahrungsinteressen dient, in seinem Ertrag um den gleichen Prozentsatz zu steigern, wie die Wohninteressen es an Ausdehnung verringern.

Damit entsteht ein neues Problem: die landwirtschaftliche Be-

handlung der Zone, in die eine Stadt eingebettet ist, wird ein unablösbarer Teil ihrer städtebaulichen Aufgabe: *Reform der Großstadt läßt sich ohne diesen Zusammenhang nicht durchführen.*

Es ist nicht etwa möglich, die Lösung dieser landwirtschaftlichen Seite der Sache den »Außengebieten« zu überlassen, sie ist nur durchführbar, wenn sich die Kräfte *dafür aus der Stadt und ihrem Leben selbst* entwickeln.

Und das scheint bei der Hauptsache, auf die es ankommt, nicht undenkbar zu sein. Es hat merkwürdig lange gedauert, bis man allgemein erkannt hat, daß die Art und Weise, wie man mit den Abgängen einer großen am Fluß gelegenen Stadt verfuhr, einem Naturgesetz zuwiderhandelte, das beim Umsatz lebenswichtiger Stoffe eine Rückführung ihrer durch den Stoffwechsel zerlegten Elemente in den Kreislauf des Lebens verlangt. Neuerdings handelt es sich bei einer Großstadt nicht etwa nur um die Abwasser*beseitigung*, sondern um Abwasser*nutzung*, und das ist eine wichtige Frage der Landwirtschaft geworden. »Das Abwasser ist ein *Rohstoff* für unsere landwirtschaftliche Erzeugung«, ist das Ergebnis, das Dr. Heilmann für den »Deutschen Städtetag« festgestellt hat: Die Abwässer als Düngemittel benutzt, ergeben eine wesentliche Ertragsteigerung, die nach sachverständigen Untersuchungen, die ein Hauptthema der Arbeiten des »Städtetages« in letzter Zeit waren, bei Grünland zu vier- bis sechsfacher Fetteiweißerzeugung führte gegenüber einer Bewirtschaftung ohne Abwässerdüngung. Aber auch auf andere Kul-

turen, vor allem auf Gemüse, Grünfutterpflanzen und Hackfrüchten, zeigt sich ihre wohltätige Wirkung. (Daß aus dem Abwasserfett und aus dem Klärschlamm Gas gewonnen werden kann, braucht in diesem Zusammenhang nur nebenbei gestreift zu werden.) Für die Fragen, auf die unser Blick gerichtet ist, ist es wichtig, daß der ausgefaulte Klärschlamm ein wertvolles Düngemittel ist, um in unmittelbarem Umkreis der Stadt, also ohne weite Transportwege den Boden ertragfähiger zu machen. Die hier noch meist unerschlossen liegenden Möglichkeiten werden aber erst zur vollen Wirkung gebracht, wenn die Stadt eine groß angelegte Abfallwirtschaft betreibt, die sich nicht nur auf Klärschlamm, sondern in Verbindung damit auf ihre *Müll*behandlung bezieht, und die im Endziel nach neuen Methoden zu einer Herstellung von Komposten verschiedenen Grades führt, die den Interessenten geliefert werden.

Auf dieser Grundlage kann man nicht nur hoffen, den Wert der Zusatznahrung der Kleingärten, die möglichst vielen Wohnungen der großen Masse zukommen sollen, zu steigern, sondern vor allem eine ganze Zone, die sich um die Großstadt legt, in eine *Gemüsebauzone* zu verwandeln, die ein Vielfaches von dem trägt, was sie als Ackerland oder Wiese hervorzubringen vermag.

In Richtung dieser Gedankengänge liegt der wesentliche Teil der Maßnahmen, die man anstreben muß, um die Ansprüche von Nährinteressen und Wohninteressen an den Grund und Boden zum Ausgleich zu bringen. Der gesunde Gedanke eines

unmittelbaren Kreislaufs der Kräfte in dem Stück Welt, das sich zu einer Stadt verdichtet, ist die Grundlage. An welchen Grenzpunkten das Gleichgewicht zwischen den zwei widerstrebenden Interessen praktisch wirklich erreichbar ist, kann nur die Erfahrung lehren, aber ich erinnere daran, daß beispielsweise erst ein erstaunlich kleiner Teil der »Vierlande«, Hamburgs wichtigstes Gemüsegebiet, entwickelt ist. Wer einmal eine Karte gesehen hat, auf der die in Kultur befindlichen Landstreifen dargestellt sind, wird überrascht sein.
Bei allen diesen Überlegungen wird natürlich vorausgesetzt, daß ein Zusammenwirken von Landesplanung und von Städtebau die Raumbeziehungen zwischen Stadt und Land von den übergeordneten Gesichtspunkten des *Gesamtraumes* aus klärt.

Man sieht, wie die Frage der Gestaltung des beherrschenden Typus der *Wohnzelle*, dem die Zukunft entgegengeführt werden soll, sämtliche Fragen des Aufbaus einer großen Volksgemeinschaft in Bewegung setzt. Im Problem der Wohnzelle liegt nicht nur das *»Problem der Großstadt«*, sondern das Problem allen künftigen Lebens und aller Kultur beschlossen.
Solche Reformideen in Augenblicken zu verfolgen, wo alles ringsum im Bann der Not des Tages steht, mag manchem unzeitgemäß erscheinen, aber ich denke an ein merkwürdiges Wort aus Goethes Nachlaß: »Was die *letzte* Hand tun kann, muß die *erste* schon entschieden ausdrücken. Hier muß schon bestimmt sein, was getan werden soll.« Also, was einmal ausgeführt wer-

den soll, kann dies nur werden, wenn es als Ziel von Anbeginn erkannt ist. In der Lage, dies bedenken zu müssen, befinden wir uns. Wir haben nicht nur die Not der Gegenwart mit allen Kräften zu meistern, sondern zugleich das Fundament der Zukunft zu legen.

Dessen müssen wir uns immer bewußt sein, daß wir - und gerade wir, die wir so oft das Gefühl haben, machtlos vom Schicksal dahingetrieben zu werden, - die Verantwortung für die Zukunft von Generationen tragen. Das ist schwer, aber vielleicht spornt es auch, wenn man unter den Schwierigkeiten des dumpfen Tages zu ermatten droht, den Lebenswillen von neuem an.

Ein gnädiges Geschick gebe uns die Kraft, unsere Aufgabe zu erfüllen, und nicht durch inneren Hader den Weg zu verlieren. Nicht nur die Kraft, das Richtige zu tun, sondern auch die Kraft, das Vertrauen unserer Mitbürger und vor allem das Vertrauen der Militärregierung zu gewinnen. Denn vieles, was wir wollen, wird sich nicht von vornherein beweisen lassen. Ohne Vertrauen können wir nichts machen.

3 0112 098501767